

ES.0 RESUMEN EJECUTIVO

ES.1 Resultados del Análisis Preliminar de las Alternativas

El *Informe sobre el Análisis Preliminar de Alternativas para la Sección de San José a Merced* (AA), con fecha de mayo del 2010, incorpora información conceptual de ingeniería e identifica alternativas factibles y prácticas para llevar adelante a través de la revisión y evaluación ambientales tanto del informe sobre el impacto ambiental como de las declaraciones del impacto ambiental (EIR/EIS) bajo la Ley sobre la Calidad del Medioambiente de California (CEQA) y la Ley Nacional sobre Reglamentos para el Medioambiente (NEPA).

Con el fin de facilitar el análisis de las posibles alternativas para las alineaciones, la ubicación de las estaciones, y las opciones de diseño para la sección de 125 millas del tren de alta velocidad (HST) entre San José y Merced, ésta ha sido dividida en seis subsecciones:

- 1) **Acercamiento a la Estación de San José (San Jose Station Approach Subsection):** Estación del HST en San José hasta la estación Tamien de Caltrain-Avenida West Alma (San José)
- 2) **Carretera Monterey (Monterey Highway Subsection):** Estación Tamien de Caltrain-Avenida West Alma (San José) hasta Coyote-Sur de la Calle Bernal (San José)
- 3) **Morgan Hill-Gilroy (Morgan Hill – Gilroy Subsection):** Coyote-Sur de la Calle Bernal (San José) hasta Casa de Fruta (extremo oeste del Valle Pacheco Creek)
- 4) **Paso Pacheco (Pacheco Pass Subsection):** Casa de Fruta (extremo oeste del Valle Pacheco Creek) hasta la Carretera Interestatal 5 (Santa Nella Village)
- 5) **Cruce del Valle de San Joaquín (San Joaquin Valley Crossing Subsection):** Carretera Interestatal 5 (Santa Nella Village) hasta la Bifurcación Merced/Fresno (Condado de Merced o Madera)
- 6) **Bifurcación de la sección Merced/Fresno-Merced (Wye – Merced Subsection):** Bifurcación Merced/Fresno (Condado de Merced o Madera) hasta la Estación de Merced

La Figura ES-1 muestra las alternativas para las que se recomienda continuar con la evaluación mediante el Borrador del EIR/EIS de la Sección de San José a Merced. La Tabla ES-1 al final de esta sección muestra un resumen, por alternativa de cada alineación dentro de cada subsección, las decisiones que se proponen respecto a su eliminación o continuación en el Borrador del impacto ambiental EIS/EIR. Las alineaciones que se recomiendan para mayor estudio son:

- Acercamiento a la Estación de San José: SR 87/I-280
- Carretera Monterey: Alineación Refinada del Programa
- Morgan Hill-Gilroy: Este del UPRR hasta el Centro de Gilroy (alineación del programa); US 101 hasta el Centro de Gilroy; Carretera US 101 hasta el Este de Gilroy; Este del UPRR hasta el Este de Gilroy; Centro de Gilroy: opción de diseño de trenchera a desnivel) del HST
- Paso Pacheco: Cercanía a la carretera SR 152; Alineación Refinada del Programa
- Cruce del Valle de San Joaquín: Camino Henry Miller hasta la Avenida 24 (Programa Refinado); Camino Henry Miller hasta la Avenida 21
- Sección de la Bifurcación Merced/Fresno—Merced: A-1 BNSF y A-2 UPRR

Las estaciones del HST para las que se recomienda mayor estudio son:

- Estación de San José: sobre las plataformas de la Estación Diridon
- Estación de Morgan Hill-Gilroy: Centro de Gilroy (cuatro vías de rieles) (aérea y a desnivel); Este de Gilroy (cuatro vías de rieles)
- Estación de Merced: *Ver el Informe del Análisis Preliminar de Alternativas de la Sección de Merced a Fresno* (visitar <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/library.asp?p=8732>)

La Autoridad y la FRA, además de realizar análisis de ingeniería y del medioambiente, han hecho partícipe a agencias, el público, y las comunidades de este corredor y siguen incorporando la información que reciben de éstas. Las

observaciones siguientes describen algunos de los puntos más importantes del trabajo y la información recibida hasta la fecha:

- Tanto las agencias como grupos de la comunidad y el público propusieron opciones subterráneas para la Estación Diridon de San José y el acercamiento a la misma, y la Municipalidad de San José prefiere que se continúe investigando cuál es el concepto subterráneo (de túnel) más viable. Después de un extenso estudio de la opción entre una estación con túnel profundo o una construida a corte de tierra y cubierta no tan profunda, se concluyó que ninguna de las opciones subterráneas es práctica debido a condiciones de excavación poco seguras (terreno con geología complicada, combinado con un nivel de aguas subterráneas cerca de la superficie), el programa de construcción muy prolongado, la posibilidad de asentamiento del terreno, alteración considerable de la superficie, el costo excesivamente alto de la construcción, y por lo tanto deben ser eliminadas de cualquier estudio posterior. En el caso de optarse por un túnel menos profundo, la estación propuesta de BART, así como las extensiones al norte de Santa Clara y al este del centro de San José, también tendrían que ser diseñadas nuevamente y colocadas a más profundidad en las condiciones complicada de los suelos existentes. Ubicar la estación del HST sobre las plataformas de la estación existente de Diridon maximizaría la conectividad y el potencial de desarrollo en la zona de la estación. El informe AA también recomienda eliminar de toda consideración futura la alineación del programa que pasa a través de la comunidad de Greater Gardner debido al posible impacto a los vecindarios, incluyendo la cohesión de la comunidad, ruido y vibración, la vista, impacto al Parque Fuller, y el desplazamiento de una organización sin fines de lucro (iglesia o templo). La alternativa que se recomienda (SR87/I-280) minimizaría el impacto al utilizar los corredores de carreteras existentes para gran parte del acercamiento a la estación y alejaría la alineación del vecindario Greater Gardner.
- Se han evaluado muchas opciones entre Morgan Hill y Gilroy, y la recomendación es de continuar con el estudio tanto del corredor de la carretera de Monterey/UPRR, así como el de la carretera US101, con estaciones ya sea en el centro de Gilroy o en un área al este de la ciudad. La alternativa del corredor de la Carretera de Monterey/UPRR iría adyacente a y evitaría el derecho de paso del UPRR. Se recomienda seguir investigando tanto las opciones de estructura a desnivel (tipo zanja) así como aérea en todo el centro de Gilroy y para la estación del centro de la ciudad.
- Se utilizó. Quantm, un programa de computación moderno para optimizar la alineación de la ruta que cruza el Paso Pacheco. Esta programa de computación se utilizó para determinar las alternativas factibles y prácticas y luego minimizar el impacto al acercar la alineación a la carretera SR152. Un diseño más detallado afinará aún más la ubicación y perfil de las dos opciones de diseño en el extremo este del paso hacia el norte de la Presa San Luís.
- Como se acordó en EIR/EIS del Programa, se evaluaron alternativas al norte y sur del Área Ecológica de Pastizales (GEA), además de la alineación del Camino Henry Miller. La alternativa al norte de la GEA sería incompatible con la Propuesta 1A ya que aumentaría el tiempo de viaje entre San Francisco y Los Ángeles por más de cuatro minutos y tendría un alto nivel de impacto en las propiedades residenciales y terrenos de parques y agrícolas. La alternativa al sur de la GEA añadiría catorce minutos al tiempo de viaje entre San José y Merced y tendría un impacto mucho mayor en el medioambiente debido a que requeriría veinte millas más de alineación del HST. Se recomienda que se continúen las investigaciones de dos opciones para la conexión entre el Camino Henry Miller y la Sección de Merced a Fresno del HST: Avenida 24 (alternativa del programa) y avenida 21. Estas dos alineaciones, que corren de este a oeste, se conectarían ya sea con la alineación A-1 del BNSF o con la A-2 del UPRR entre Merced y Fresno. La ubicación de la bifurcación entre estas dos alineaciones este-oeste y norte-sur será importante para minimizar el impacto a la localidad.

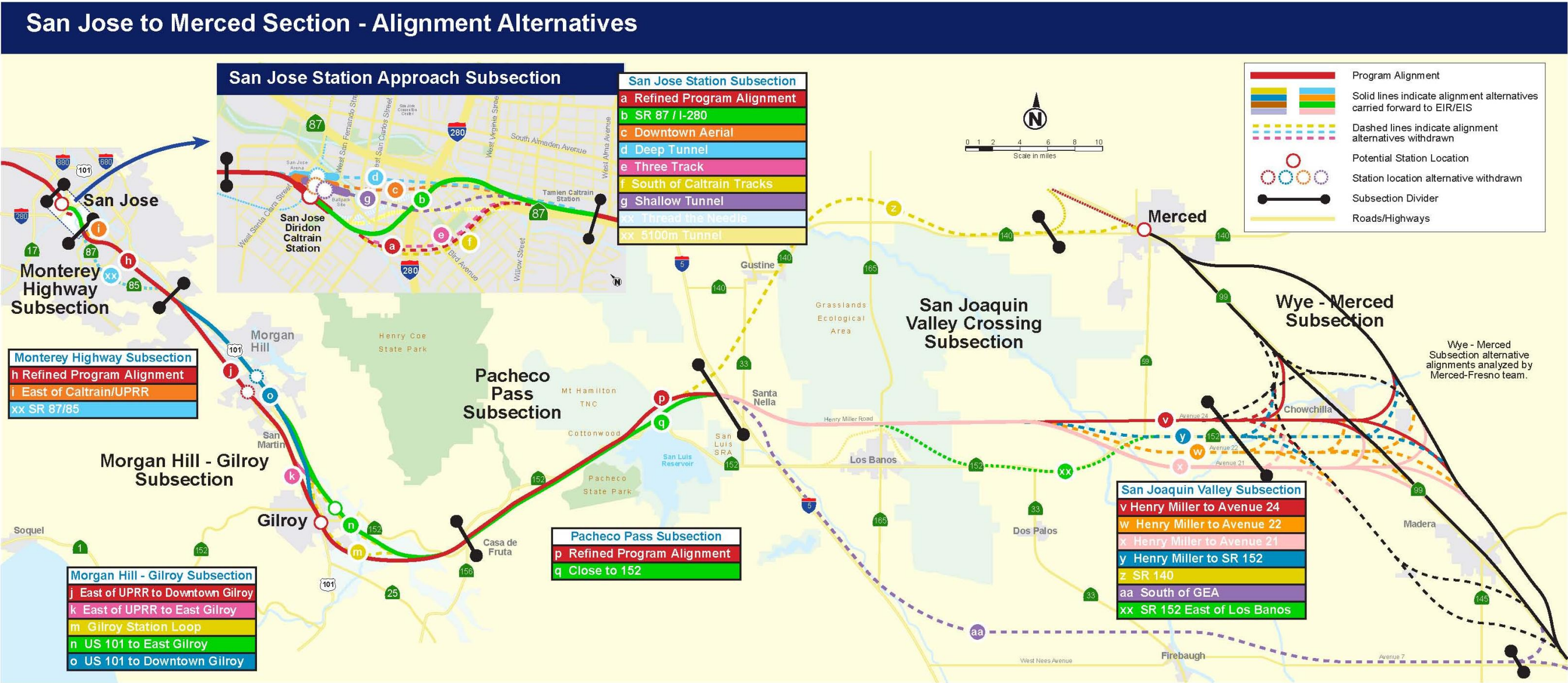
ES.2 Medidas Alternativas para la Evaluación del Análisis

Las alternativas de alineaciones, la ubicación de estaciones, y las opciones de diseño que continuaron presentes en el análisis detallado de las alternativas fueron evaluadas teniendo en cuenta cada uno de los objetivos del proyecto y las medidas para la evaluación. Este información fue después utilizada para determinar qué alternativas eran factibles y prácticas y debieran ser transmitidas al diseño preliminar de ingeniería y a la revisión del medio ambiente como parte del EIR/EIS. A continuación se indican las medidas principales de evaluación:

- Objetivos de diseño (incluyendo medidas tales como el tiempo de viaje y costo)
- Uso de terrenos (incluyendo medidas tales como congruencia con planes sobre el uso de terrenos y generales)

- ♦ Posibilidad de construcción (incluyendo medidas tales como tipo de construcción de rieles y acceso al corredor)
- ♦ Impacto a la comunidad (incluyendo medidas tales como el área de adquisición de terrenos)
- ♦ Recursos naturales (incluyendo medidas tales como el impacto a los humedales, potencial al habitat de especies amenazadas o en peligro, así como terrenos agrícolas importantes)
- ♦ Calidad del medio ambiente (incluyendo medidas tales como el número de receptores de ruido sensibles)
- ♦ Consideraciones adicionales (incluyendo medidas tales como la habilidad para satisfacer el propósito del proyecto y el respaldo del público y agencias).

Figure ES-1 : Alternativas de Alineaciones que Continúan Bajo Evaluación en el Proyecto del EIR/EIS



ES.3 Antecedentes de la Sección de San José a Merced del Proyecto del HST

El desarrollo de la ruta para la Sección de San José a Merced se basa en el conjunto de alternativas de la red del HST y las alternativas de alineación del mismo que se analizaron en el *EIR/EIS Final del Programa para el Sistema de Trenes de Alta Velocidad de California del 2005* y el *EIR/EIS Final del Programa para el HST del Área de la Bahía al Valle Central del 2008*. Los documentos de programa Estatal y del Área de la Bahía al Valle Central resultaron en la identificación de un corredor preferido para la sección del Área de la Bahía al Valle Central del sistema del HST.

Como parte de la Alternativa del HST seleccionada para análisis ulteriores, la Autoridad y la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) definieron un corredor entre San Francisco y San José a lo largo de la Península de San Francisco y entre San José y el Valle Central pasando por el Paso Pacheco y el Camino Henry Miller. En julio del 2008, la Autoridad seleccionó el tramo del Paso Pacheco a San Francisco pasando por San José como la alternativa a la red para conectar al Área de la Bahía con el Valle Central. La alternativa de la red del Paso Pacheco seleccionada incluía alineaciones generales entre San José y Gilroy, sobre el Paso Pacheco, cruzando el Valle de San Joaquín y hacia el norte a Merced, que sería estudiada más profundamente en el EIR del proyecto.

Sin embargo, debido a un dictamen reciente de los tribunales, la Autoridad ha vuelto a abrir el documento medioambiental y está trabajando para abordar los problemas identificados por el tribunal como parte de un documento ambiental que ha sido revisado que ha sido circulado de nuevo. La Autoridad tomará en cuenta los documentos revisados, así como el registro en su totalidad, antes de tomar una nueva decisión de certificación sobre el EIR revisado del programa bajo CEQA. La Autoridad también tomará nuevas decisiones sobre el programa respecto a una alternativa de la red para conectar al Área de la Bahía con el Valle Central que estudiará a nivel del proyecto. El dictamen de los tribunales no requirió que la Autoridad interrumpiera el trabajo que estaba llevando a cabo sobre la revisión ambiental específica a nivel del proyecto.

El corredor que ha estado bajo estudio a nivel del proyecto se extiende aproximadamente 125 millas, comenzando en la estación de trenes Diridon de San José, donde se conecta con la Sección de San Francisco a San José del HST, corre hacia el sur de Gilroy y luego hacia el este atravesando el montañoso Paso Pacheco hacia Chowchilla, donde se conecta con la Sección de Merced a Fresno del HST. Se planean estaciones en San José, Gilroy, y Merced.

ES.4 Medidas de Alcance al Público y Agencias

En febrero del 2009, la Autoridad, en cooperación con la FRA y por exigencias de la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente de California (CEQA) y la Ley Nacional sobre los Reglamentos Ambientales (NEPA), inició una revisión ambiental a nivel del proyecto de la sección de San José a Merced del HST. En marzo del 2009, se celebraron reuniones de esfera de acción para recibir información sobre los temas de acción que debieran ser analizados en el EIR/EIS. El resumen de estas reuniones está contenido en el Proyecto de Informe de la Esfera de Acción del EIR/EIS del Proyecto de la Sección de San José a Merced del Tren de Alta Velocidad (Agosto 2009). (ver <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/library.asp?p=8281>).

Además, durante la fase del análisis de alternativas se celebraron varias reuniones con varias agencias, el público en general, y pequeños grupos. El objetivo de dichas reuniones fue el de explicar el proceso del análisis de las alternativas, compartir los resultados de los estudios preliminares con el público y las agencias, y recibir sus comentarios.

La información recibida durante estas reuniones y otros comentarios fueron destilados para producir alternativas iniciales para las alineaciones y opciones para estaciones y de diseño para ser consideradas en este informe del AA. Los comentarios del público y las agencias incluyeron temas tales como ruido, impacto visual, vibración, cohesión de la comunidad, impacto biológico, costo y fondos del proyecto, derecho de paso, y otras más.

ES.5 Pasos siguientes

Este *Informe sobre el Análisis Preliminar de Alternativas para la Sección de San José a Merced* informa a la Descripción del Proyecto para el EIR/EIS. También establece los parámetros para el siguiente nivel del diseño (15 por ciento) y el análisis ambiental. Esta tarea continua proporcionará a la Autoridad, la FRA, y las comunidades del corredor de San José a Merced más detalles y una imagen más completa de las opciones de diseño para cada subsección, así como una visión completa de todo el corredor.

A medida que los trabajos de ingeniería y ambientales continúen, la Autoridad seguirá reuniéndose y haciendo partícipe a las comunidades que viven a lo largo del corredor de San José a Merced en discusiones sobre las distintas alternativas. Si las principales agencias lo consideraran necesario, un informe suplemental del Análisis de las Alternativas tomará en cuenta la información recibida en este informe del Análisis Preliminar de Alternativas y comentará sobre cómo el análisis de las mismas informará a las actividades detalladas de ingeniería, medio ambiente, y de alcance público en el corredor de San José a Merced. Estas actividades informarán a la preparación del borrador del EIR/EIS, que en la actualidad está programado para presentarse a comentarios del público en julio de 2011.

| Tabla ES-1: Opciones que se han tomado en cuenta para las alternativas de las alineaciones y la ubicación de las estaciones | | | | | | | | | | |
|---|---------------------------|-----------|-----------------------------|-----------------------|--------------------|--------------------------------|--------------|------------------------------|-------------------------------|--|
| ALTERNATIVA DE ALINEACIÓN, UBICACIÓN DE LAS ESTACIONES, Y OPCIONES DE DISEÑO | DECISIO- NES DEL AA | | MOTIVOS PARA LA ELIMINACIÓN | | | | | | INTERESES AMBIENTALES Y OTROS | |
| | Continúa | Se retira | Construcción | Incompa- tibilidad | Derecho de paso | Conectividad/ Accesibilidad | Ingresos/Uso | Se eliminó la alineación* | | Medio ambiente |
| | | | | | | | | | | |
| Subsección del acercamiento a la estación de San José (San Jose Station Approach Subsection) | | | | | | | | | | |
| Refined Program Alignment | | X | | P | S | | | | | Impactos a la comunidad: desplazamiento residencial; desplazamiento de entidades sin fines de lucro (iglesias y templos); ruido y vibración; biológicos; culturales; visuales; recursos de terrenos de parques |
| South of Caltrain Tracks | | X | | | P | | | | P | Impactos a propiedades, impactos a la comunidad: desplazamiento residencial; desplazamiento de entidades sin fines de lucro (iglesias y templos); ruido y vibración; biológicos; culturales; visuales; recursos de terrenos de parques |
| Three Track | | X | | P | | | | | | Totalmente incongruente con el Plan de Operaciones de Caltrain |
| Deep Tunnel | | X | P | | | | | | S | Problemas de conductibilidad importantes (terreno con suelos complicados, aguas subterráneas con alto nivel, posible asentamiento); desplazamiento de negocios; recursos culturales; impacto de la construcción; costos significantes |
| Shallow Tunnel | | X | P | S | P | | | | S | Reubicación (aumento de la profundidad) de la estación de BART propuesta debajo de la estación del HST en terreno de suelos complicados y de aguas subterráneas con alto nivel; aumento de la profundidad de los túneles de BART; impacto al Arroyo Los Gatos; impactos a la línea Vasona de VTA; desplazamiento de negocios; recursos biológicos y culturales; impacto de la construcción; costos importantes |
| Downtown Aerial | | X | P | P | | | | | P | Desplazamiento de residencias y negocios; recursos biológicos, culturales y visuales; inquietudes de la comunidad |
| SR 87/I-280 | X | | | | | | | | | Desplazamiento de negocios; recursos biológicos, culturales y terrenos de parques |
| Opciones de ubicación de estaciones | | | | | | | | | | |
| San Jose HST Station: Over Diridon Platforms | X | | | | | | | | | Recursos biológicos y visuales |
| San Jose HST Station: Aerial Station East of Existing Diridon Station | | X | | | | | | P | | Recursos biológicos, culturales, visuales y de terrenos de parques |
| San Jose HST Station: Underground Station East of Existing Diridon Station | | X | | | | | | P | | Importantes problemas de posibilidad de construcción y el impacto de la construcción |
| Subsección de la Carretera Monterey (Monterey Highway Subsection) | | | | | | | | | | |
| Refined Program Alignment | X | | | | | | | | | Desplazamiento de negocios; recursos biológicos y culturales |
| East of Tamien Platform | | X | P | | | | | | S | Recursos biológicos y culturales, trastornos a los ferrocarriles existentes; impacto de la construcción; curva a baja velocidad en la entrada de la Carretera Monterey |
| Subsección de Morgan Hill-Gilroy (Morgan Hill – Gilroy Subsection) | | | | | | | | | | |
| East of UPRR to Downtown Gilroy (Program Alignment) | X | | | | | | | | | Desplazamiento residencial y de negocios; recursos biológicos, culturales y agrícolas |
| US 101 to Downtown Gilroy | X | | | | | | | | | Desplazamiento residencial y de negocios; recursos biológicos, culturales, agrícolas, de terrenos de parques y visuales |
| Gilroy Station Loop | | X | | | | | | | P | Desplazamiento de residencias y negocios; recursos biológicos, culturales, agrícolas, de terrenos de parques y visuales; altos costos capitales; inquietudes de la comunidad |
| US 101 to East Gilroy | X | | | | | | | | | Desplazamiento residencial y de negocios; recursos biológicos, culturales, de terrenos de parques y agrícolas |
| East of UPRR to East Gilroy | X | | | | | | | | | Desplazamiento residencial y de negocios; recursos biológicos, culturales y agrícolas |
| Opción de diseño | | | | | | | | | | |
| Downtown Gilroy: HST Trench | X | | | | | | | | | Impacto de la construcción; costos altos |
| Opciones de ubicación de estaciones | | | | | | | | | | |
| Morgan Hill Downtown (Four-track) | | X | | | | | | | P | Recursos visuales; inquietudes de la agencia pública |
| Downtown Gilroy (Four-track) | X | | | | | | | | | Desplazamiento de negocios; recursos culturales y visuales |
| Downtown Gilroy (Two-track) | | X | | | | | | P | | Recursos culturales y visuales |

| Tabla ES-1: Opciones que se han tomado en cuenta para las alternativas de las alineaciones y la ubicación de las estaciones | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------|-----------|-----------------------------|-----------------------|--------------------|--------------------------------|--------------|------------------------------|-------------------|--|--|
| ALTERNATIVA DE ALINEACIÓN, UBICACIÓN DE LAS ESTACIONES, Y OPCIONES DE DISEÑO | DECISIONES DEL AA | | MOTIVOS PARA LA ELIMINACIÓN | | | | | | | INTERESES AMBIENTALES Y OTROS | |
| | Continúa | Se retira | Construcción | Incompa- tibilidad | Derecho de paso | Conectividad/ Accesibilidad | Ingresos/Uso | Se eliminó la alineación* | Medio ambiente | | |
| East Gilroy (Four-track) | X | | | | | | | | | Recursos biológicos, agrícolas y de terrenos de parques | |
| Morgan Hill US 101 at Cochrane (Four-track) | | X | | | | | | P | | Inquietudes de la agencia | |
| Notas: Motivo: razón principal (P) y secundaria (S) para la eliminación. | | | | | | | | | | | |
| *Se eliminó la alineación: la columna sólo aplica para la ubicación de las estaciones. Si se elimina una alineación, es posible que una ubicación específica para una estación ya no sea necesaria. | | | | | | | | | | | |
| Subsección del Paso Pacheco (Pacheco Pass Subsection) | | | | | | | | | | | |
| Refined Program Alignment | X | | | | | | | | | Recursos biológicos, agrícolas y de terrenos de parques | |
| Close Proximity to SR 152 | X | | | | | | | | | Recursos biológicos, agrícolas y de terrenos de parques | |
| Subsección del cruce al Valle de San Joaquín (San Joaquin Valley Crossing Subsection) | | | | | | | | | | | |
| Henry Miller Road to Avenue 24 (Revised Program Alignment) | X | | | | | | | | | Desplazamiento residencial; recursos biológicos y agrícolas; inquietudes de la agencia | |
| SR 140 | | X | | S | | | | | P | Desplazamiento residencial y de negocios; recursos biológicos, agrícolas y de terrenos de parques; aumento en el tiempo de viaje | |
| South of GEA | | X | | | | | | | P | Recursos biológicos, agrícolas y de terrenos de parques; desplazamiento residencial y de negocios; resulta en mayor tiempo y distancia con los resultantes costos e impactos | |
| Henry Miller Road to SR 152 | | X | P | | | | | | | Problemas de posibilidad de construcción; desplazamiento residencia y de negocios; recursos biológicos y agrícolas; inquietudes de la agencia pública | |
| Henry Miller Road to Avenue 21 | X | | | | | | | | | Desplazamiento residencial; recursos biológicos y agrícolas | |
| Henry Miller Road to Avenue 22 | | X | P | | | | | | S | Desplazamiento residencial; recursos biológicos y agrícolas; inquietudes de la agencia pública | |
| Notas: Motivo: razón principal (P) y secundaria (S) para la eliminación. | | | | | | | | | | | |
| *Se eliminó la alineación: la columna sólo aplica para la ubicación de las estaciones. Si se elimina una alineación, es posible que una ubicación específica para una estación ya no sea necesaria. | | | | | | | | | | | |

Leyenda del Mapa

| | |
|--|--|
| San Jose to Merced Section – Alignment Alternatives | Sección de San José a Merced – Alternativas de Alineaciones |
| Program Alignment | Alineaciones del programa |
| Solid lines indicate alignment alternatives carried forward to EIR/EIS | Las líneas sólidas indican las alternativas de alineaciones que se propone continúen en el EIR/EIS |
| Dashed lines indicate alignment alternatives withdrawn | Las líneas interrumpidas indican las alineaciones que se propone sean retiradas |
| Potential Station Location | Posible ubicación de estaciones |
| Station location alternative withdrawn | Alternativa de ubicación de estación retirada |
| Subsection Divider | Divisor de subsección |
| Roads/Highways | Caminos/carreteras |